



Fyrkantssdammen

Höje å

Öresund

Planprogram för

# Lomma Hamn

Fastställt av Kommunfullmäktige 2003-02-27  
Kompletterat förslag för samråd 2005-12-07  
Godkänt av Planledningsgruppen 2006-04-19

- FÖRKÄRLNINGAR**
- BEF BYGGNAD
  - NY BYGGNAD
  - LOKALITÄR
  - FÖREKÄNSOMÅR
  - BORDMÄRKE
  - KVARTERSGRÄNS
  - PLANOMRÅDESGRÄNS
  - BEF TRÄD
- UTREDNINGSMÅR

**LOMMA HAMN**  
**ILLUSTRATIONSPLAN**  
 Fastställt av kommunfullmäktige  
 2003 02 27 rev 030924 rev 040905 rev 050111  
 rev 060410  
 • Brunnberg och Forshed Arkitektkontor AB  
 Ansvarig: Arkitekt SAR Kjell Forshed  
 Handläggare: Arkitekt SAR Åsa Sjöstrand  
 • Sture Koinberg AB Landskapsarkitekter LAR  
 • Leif Bolter





2002-06-27, rev 2002-12-12  
Revidering 2005-12-07, godkänd av planledningsgruppen 2006-04-19  
*Lomma Hamn*  
Planprogram

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>2</b>
1.1 Syfte .....	2
1.2 Planområdet .....	2
1.3 Arbetsorganisation .....	2
<b>2. SAMMANFATTANDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH REKOMMENDATIONER.....</b>	<b>3</b>
<b>3. HISTORIK.....</b>	<b>5</b>
3.1 Området.....	5
3.2 Projektet .....	6
<b>4. PLANFÖRHÅLLANDEN .....</b>	<b>7</b>
4.1 Översiktsplaner.....	7
4.2 Detaljplaner.....	9
4.3 Övriga kommunala beslut.....	9
4.4 Övriga formella restriktioner .....	9
<b>5. NULÄGESBESKRIVNING, OMRÅDEFÖRUTSÄTTNINGAR .....</b>	<b>10</b>
5.1 Markanvändning, bebyggelse och landskap ....	10
5.2 Geologi, miljö.....	11
5.3 Markägareförhållanden.....	11
5.4 Befolkning.....	11
5.5 Verksamheter, sysselsatta .....	11
5.6 Kulturmiljö .....	12
5.7 Nuvarande trafik.....	12
5.8 Ledningsnät, teknisk försörjning .....	12
<b>6. PROGRAMUNDERLAG.....</b>	<b>13</b>
6.1 Utgångspunkter .....	13
6.2 Markanvändning – bostäder och verksamheter	14
6.3 Fritid och rekreation .....	15
6.4 Gestaltning .....	15
6.5 Kvarters- och gatustruktur .....	16
6.6 Trafik.....	17
6.7 Service.....	18
6.8 Koppling till centrum .....	18
6.9 Barnens och ungdomarnas <i>Lomma Hamn</i> .....	18
6.10 Infrastruktur, byggnadsteknik.....	18
6.11 Exploateringsekonomi.....	19
<b>7. ETAPPUTBYGGNAD .....</b>	<b>19</b>
<b>8. PLANARBETETS BEDRIVANDE .....</b>	<b>21</b>

## 1. INLEDNING

Detta planprogram med bilagor utgör det formella underlaget för beslut om upprättande av detaljplaner för Lomma Hamn. Programmet är innehållsmässigt ett omslag och en sammanfattande beskrivning och motivering till det omfattande utredningsmaterial som tydligare redovisar det egentliga förslaget till utformning av den framtida stadsmiljön i den nya stadsdelen. En viktig del av detta utredningsmaterial är konsekvensbeskrivningen, som bl a utförligt beskriver miljöfrågorna i området. Detta dels genom den kartläggning av miljöförutsättningarna inom det av tidigare industriell verksamhet påverkade området, dels genom redovisning av nödvändiga åtgärder för att säkra en fullgod framtida miljö för bostäder, verksamheter och fritid.

Ändamålet med ett planprogram är att redovisa syftet med den förestående planläggningen och förslagets huvuddrag, dessutom förutsättningarna för planarbetet. Planprogrammet ligger till grund för programsamråd och därefter beslut om planuppdrag såsom de första stegen i den formella planprocessen.

Detta planprogram antogs av kommunfullmäktige 2003-02-27 i de delar som avser området söder om dåvarande Eternitgatan, d v s nuvarande Sjögatan. De delar av området som ligger norr därom undantogs i avvaktan på avtal om planarbete från antagandebeslutet. Sådant avtal kommer nu att träffas med fastighetsägaren CA-Fastigheter AB. Denna revidering syftar till att med stöd av detta avtal ligga till grund för planläggning inom dessa områden. Det syftar också till en uppdatering avseende andra frågor som förändrats under tiden efter antagandet.

Planprogrammet har i sin ursprungliga form varit föremål för samråd, även vad gäller de delar som undantogs från antagandet. Något nytt fullständigt samråd ses därför inte som behövligt utan kompletterande samråd har genomförts avseende revideringarna.

Ändringar efter detta kompletterande samråd markeras med linje i marginalen.

I några fall har den ursprungliga texten, främst referat av andra dokument, bibehållits trots att den nu är historisk och av olika skäl inte längre giltig, t ex överspelad av ändrade förutsättningar. Den har i så fall kompletterats med kommentar om detta.

### 1.1 Syfte

Planarbetet för Lomma Hamn syftar till att lägga den formella grunden för en utbyggnad av en aktiv stadsdel med drygt 1450 bostäder eller utrymme för verksamheter integrerade i bostadsbebyggelsen. Utöver nybebyggelsen inom den nuvarande Industrihamnen, vid Brohus och i delar av Västra Habo omfattar planarbetet också de arealer inom Östra och Västra Habo som kommer att rymma anläggningar för rekreation och friluftsliv i olika former.

### 1.2 Planområdet

Planområdet är centralt beläget i Lomma tätort och utgör, grovt sammanfattat, den nordvästra kvadranten av orten och dess möte med Öresund och landskapet i norr, däribland en viktig del av miljön kring Höje å.

Planarbetet kommer att bedrivas i etapper för de olika delområdena, där bebyggelse i den sydvästra delen av området prioriteras, d v s närmast åmynningen och stranden. Planprogrammet avses således beskriva utgångspunkterna för en serie detaljplaner inom ett större planområde. Detta avgränsas av stranden i väster, Fyrkantsdammens norra sida, Habovägen, västgränsen för ridanläggningen vid Kyrkfuret samt Höje å. Planarbetet har också gjort utblickar över de delar av Lomma centrum som berörs av utbyggnaden i Lomma Hamn, framförallt de delar där trafikförsörjningen och stadsrumsfrågorna förutsätter förändringar även på östra sidan om Höje å. Området kring Vinstorpsvägens förlängning i väster är ett sådant område. Utredningarna på östra sidan om ån har endast i vissa frågor förts lika långt som inom huvudområdet och ytterligare utredningar krävs, bl a vad avser parkeringsfrågan.

För att samordna dessa utredningar genomförs f n ett arbete med planprogram för de angränsande delarna av centrum och stationsområdet.

### 1.3 Arbetsorganisation

För planarbetet svarar en särskild projektorganisation för Lomma Hamn, sammansatt av representanter för berörda markägare och för kommunens plan- och exploateringsorganisation. Arbetet leds av en politiskt utsedd styrgrupp.

Arbetsgruppen består av representanter för markägarna JM AB, CA-Fastigheter AB, Skanska AB och Lomma kommun. Till arbetsgruppens förfogande står det speciella projektkontor, som inrättats för Lomma Hamn. I arbetet medverkar såväl kommunens Miljö- och byggförvaltning som dess Tekniska förvaltning.

Samarbetsavtal om utredningsarbete har träffats mellan de engagerade parterna.

Dessutom har såväl ramavtal som exploateringsavtal träffats mellan kommunen och de intressenter som har fortsatt exploateringsarbetet.

Till arbetet är knutet dels en referensgrupp med företrädare för olika intressen i regionens planering, utveckling, högskoleväsende och bostadsförsörjning, dels en intressentgrupp med företrädare för olika pågående verksamheter inom området samt boende i och kring området. De två grupperna har haft möjlighet att kontinuerligt följa arbetet sedan hösten 2001. Även elevrådet vid Pilängskolan har under våren 2002 tagit del av information om projektet och lämnat synpunkter.

Miljöfrågorna avseende deponierna har behandlats i en särskild arbetsgrupp under länsstyrelsens ledning med uppgift att utreda bl a ansvaret för de saneringsåtgärder som bedömts nödvändiga. Deponierna är nu täckta och besiktigade.

Planarbetet och utbyggnaden följer en tidplan som innebär att detaljplaner utarbetas etappvis efterhand och där första byggstart skedde i områdets sydvästra del i september 2004, d v s med ett drygt halvårs försening i förhållande till vad som ursprungligen antagits. Aktuella detaljplaner är för Åkvarteren öster om Hamnallén med antagande i början av år 2006 resp för Kanalkvarteren väster om Hamnallén med beräknat antagande efter årsskiftet 2006-2007. För områdena norr om Sjögatan beräknas de första detaljplanerna gälla bl a Brohus och båtuppläggningsplatsen i östra Habo med antagande hösten 2007.

## 2. SAMMANFATTANDE FÖRUTSÄTTNINGAR OCH REKOMMENDATIONER

Planprogrammet omfattar följande handlingar:

- detta program
- *Illustrationsplan*, Brunnberg & Forshed Arkitektkontor 2002-05-31, rev 2005-09-20 och 2006-04-19
- *Konsekvensbeskrivning för Lomma Hamn* 2002-12-04, rev 2005-12-07 och 2006-04-19 inklusive fördjupningar avseende trafik och strandskydd
- *Kvalitetsprogram för Lomma Hamn* 2002-06-27, rev 2005-12-07 och 2006-04-19
- *Miljöprogram för Lomma Hamn* 2002-10-25

Samtliga handlingar har utgjort underlag för programsamråd och hittillsvarande beslut om planuppdrag och etapputbyggnad samt för kompletterande samråd och senaste revideringar med anledning av detta. Här nedan sammanfattas ett antal av de utgångspunkter som angivits för planarbetet.

Planarbetet har beskrivits i det samtidigt med programarbetet genomförda arbetet med fördjupad översiktsplan för Lomma tätort. Där fastläggs bl a följande mål och riktlinjer för fortsatt arbete:

**Planarbetet för Lomma Hamn fortsätts enligt de redovisade förutsättningarna, d v s med ca 860 bostäder i f d Industrihamnen inkl berörd del av centrum (eller en del av dessa ersatta av integrerade verksamheter) och ytterligare ca 400 bostäder i några av de övriga delområdena, därutöver användning för idrotts- och rekreatiönsändamål mm. Siktet är inställt på byggstart i början av 2004 för en första etapp i en successiv utbyggnad.**

**Utgångspunkt för planeringen är detta planprogram med ingående handlingar – illustrationsplan, konsekvensbeskrivning, kvalitetsprogram och miljöprogram.**

**Stadsmiljöns utformning vad avser de inslag som påverkar den offentliga miljöns kvalitet i såväl fysisk som upplevelsemässig/social mening, också vad avser säkerhet, trygghet och tillgänglighet, skall fastläggas i planprogram och kvalitetsprogram.**

**Mark reserveras i anslutning till det tidigare kontoret för kommunal anläggning för främst barnomsorg men med öppenhet även för skola samt, inom området, särskilt boende.**

**Inga genomförandeåtgärder är tillåtna förrän efter fullständig kartläggning inom respektive delområde av miljöförutsättningarna från hälso- och risksynpunkt och nödvändiga åtgärder för att säkra fullgod miljö. Kartläggning och åtgärder skall redovisas i särskild konsekvensbeskrivning.**

**Muddring och vidgning av Höje å utöver återställande av tidigare farbarhet förutsätter tillstånd enligt Miljöbalken.**

**Mark för bebyggelse måste ha lägst en nivå om + 2,5.**

Till dessa punkter kan läggas följande slutsatser av det genomförda utredningsarbetet och som med särskild vikt bör uttalas såsom utgångspunkter för planarbetet:

**Kvalitetsprogrammet 2002-06-27, rev 2002-12-12 och fortlöpande, och Miljöprogram skall biläggas samtliga detaljplaner och utgör förutsättning för följande ramavtal, exploateringsavtal och bygglov.**

**Utbyggnaden bör vara inriktad mot ca 100 bostäder per år med blandade bostads- och upplåtelseformer och med verksamheter integrerade. Utbyggnaden bör påbörjas i sydvästra hörnet av området och utefter Kajgatan/Hamntorget. Tillfart från norr skall anläggas i tidigt skede.**

Kommentar:

De angivna utgångspunkterna har varit giltiga för det hittillsvarande arbetet med planläggning och utbyggnad och kvarstår oförändrade. Utvecklingen fordrar dock vissa justeringar av antaget bostadsinnehåll och utbyggnadstakt i och med att efterfrågan visat sig större än antaget, vilket framgår av den efterföljande texten.

Till varje planetapp har såväl Kvalitetsprogrammet som Konsekvensbeskrivningen

uppdaterats på motsvarande sätt som sker till denna revidering av planprogrammet. Uppdateringarna har inneburit mindre anpassningar av teknisk natur inom ramen för huvudbudskapet i respektive dokument.

### 3. HISTORIK

#### 3.1 Området

Redan vid sekelskiftet 1800 har tegelframställningen i Lomma fått en sådan skala med sådana ägarinitiativ att den antagit bruksmässiga former, mot mitten av seklet till och med industriella. Tegel har alltid tillverkats av leran i trakten men fram till denna tid under myndighetsregleringar som hindrat en fri utveckling. Nu läggs grunden för utvecklingen av Lomma till ett betydande industriellt centrum i regionen - en avslutad epok, där vi idag på dess spår lägger en ny grund för på en gång den nya tidens boende och näringsliv. I Lommas industriella utveckling förekommer namn som Frans Henrik Kockum och sedermera R F Berg, som antyder ortens betydelse i Skånes näringsliv under mer än ett sekel.

Det är i hög grad tegelproduktionen och den följande produktionen av annat byggnadsmaterial som skapat det säregna kulturlandskap som är förutsättningen för den följande utvecklingen.

Det första tegelbruket etablerades på den plats väster om ån strax norr om järnvägsbron där Skanska idag har sina anläggningar. Denna följdes snart av flera etableringar - ytterligare tre tätt intill varandra på åns sydsida på sträckan mellan Brohus och kyrkan och en fjärde vid Lilla Lomma nordost om kyrkan och norr om vägen mot Lund.

De många lertäkterna har efterlämnat ett unikt vattenlandskap med dammar, på några ställen omgivna av idag uppvuxna stamträd i en närmast parkmässig miljö, på andra fortfarande omgivna av ett öppet landskap av sly. Andra dammar har försvunnit genom utfyllnader, de största och till stor del inom det här aktuella området, i modern tid med avfall, vilket påverkar förutsättningarna för planarbetet genom att kräva åtgärder för att göra marken brukbar.

Fyrkantsdammen är exempel på lertäkter från senare tid när leran togs upp med maskinella hjälpmedel med hjälp av spår- och anläggningar mm.

Järnvägen mellan Malmö/Arlöv och Kävlinge anlades 1886 och bekräftade både den industriella utvecklingen och ortens ställning i regionen. Lomma växte både tätare kring järnvägsstationen strax intill Strandvägen och

genom att sträcka ut sig utefter de gamla tvärande utfartsvägarna österut mot socknens andra byar Vinstorp och Karstorp och mot Alnarp.

Tegelbruken fortsatte att leverera gulgrönt Lommategel till för några decennier sedan och redan 1870 fick det första och sydligaste bruket en ny granne som än mer gav orten en framträdande ställning i den tidens bygghausse. Sveriges första cementfabrik startades strax nordväst om tegelbruket av RF Berg 1872 med lera från trakten och kalk från Limhamn. Den var i drift något år in på det nya seklet - därefter förlades den till Limhamn.

I hamnen startade i stället en produktion av kalksandsten, som pågick fram till tiden för första världskriget. Det har dock hunnit sätta spår i form av några hus i orten.

Som ersättning växte den redan i början av seklet startade framställningen av ett annat framtidsmaterial, nämligen eternit.

Detta kom att prägla både hamnområdet och orten under hela den aktiva perioden, inte minst under tiden efter andra världskriget. Med den stabila spridning, som funktionalismens favoritmaterial, som eterniten fick, blev Lomma ett varumärke och ortens profil bestämd som industriort. Det blev inte mindre tydligt, men på ett närmast drabbande sätt, när hälsoriskerna blev klarlagda och ledde till fabriken stängning 1977.

Efterhand har de flesta av fabriken byggnader rivits, men några hallar finns kvar med ny inklädnad och med nytt innehåll i form av andra – de flesta relativt extensiva - verksamheter. Cementsilon, tidigare ett informellt men framträdande sjömärke, är numera riven.

Kontorsbyggnaden i gult tegel står kvar i den västra delen av hamnen och bedöms, bortsett från småbyggnaderna på kajen och Brohus, vara den enda byggnaden som kan få en ny roll i den framtida stadsdelen. I byggnaderna i den östra delen, närmast ån, drev Skanska verksamheter med större tekniskt värde, bl.a ett kvalificerat väglaboratorium.

Vid sidan om fabriken har hamnen, framförallt Kajgatan, utvecklats till en aktiv miljö, där både verksamheter och byggnader represen-

terar värden som kan ha en stor betydelse i en framtida ny omgivning. Lomma är t ex idag en av de viktigaste hamnarna på skånska västkusten för yrkesfisket. Den yrkesmässiga varvsrörelsen är ett annat värdefullt inslag. Både fisket och varvet har byggnader som framstår som tillgångar i den framtida hamnmiljön.

Brohus, som utgör den tredje delen av det i framtiden mer intensivt utnyttjade området, utvecklades också under industriepoken men har idag ändå karaktär av historisk idyll. Den första bebyggelsen här växte upp kring färjan som bryggade den gamla riksvägen mellan Malmö och Göteborg över Höje å tills den under 1800-talet ersattes av en bro. Den bebyggelse som idag präglar området växte fram under industriepoken som del av en mer omfattande bostadsmiljö än den rest som syns idag. I denna framträder bl a disponerens villalikhande bostad, "Villa Solsken".

Delar av den tidigare industripräglade miljön eller miljön i dess närhet har tagits i anspråk för rekreatiönsändamål. Havsstranden, "Lomma Beach" har blivit en alltmer uppskattad tillgång för badlivet i ett omland, väsentligt större än tätorten. De senaste årens intensivare städningar av stranden har lockat nya grupper av badgäster, särskilt med stöd av de lokaler för t ex vindsurfare som kommit till stånd i närheten. Strandfuret är en klassisk tillgång sedan den kom till för att skydda mot sandflykt. Den utgör det enda partiet med högre växtlighet inom området men kräver röjning och vård för att åter kunna bli ett fullvärdigt inslag i rekreatiönslandskapet. Campingen söder om Fyrkantsdammen har efterhand förvandlats från plats för det rörliga campinglivet till mer eller mindre permanentboende i husvagnar. Den kommer att avvecklas.

Ett framträdande inslag vintertid är den båtuppläggning som etablerats på de fria ytorna i östra delen av den tidigare Industrihamnen – ett uttryck för fritidsbåtlevets betydelse i Lomma och en funktion som måste beredas ny plats i anslutning till den nya stadsdelen.

På platsen idag – 2006 – är det tydligaste nya inslaget den byggverksamhet som pågår i sydvästra delen i form av den första etappen av projektet liksom den nya tillfartsvägen.

### 3.2 Projektet

Sedan stängningen av Eternitfabriken 1977 har diskussionen om områdets framtida användning pågått. En syn på området som lämpligt verksamhetsområde har stått emot en inriktning mot att utnyttja de sällsynta tillgångarna för boende med ett viktigt och livgivande inslag av verksamheter.

Genom kommunens övergripande mål och riktlinjer för 1999-2002 signaleras en tydlig inriktning för planeringen av områdets framtid. Här läggs fast att *"kommunen skall verka för att ett nytt bostadsområde med ett väsentligt inslag av icke störande verksamheter etableras i Lomma Hamn, norr om åmynningen"*.

Uppfattningen bekräftas i den kommuntäckande översiktsplanen ÖP 2000.

I och med ägarbyten inom området har intresset för en snar utbyggnad i överensstämmelse med detta ökat.

Den tidigare nämnda projektorganisationen skapades genom beslut av kommunstyrelsen 2000-05-17. Dess viktigaste arbetsuppgifter har varit dels en kartläggning av områdets miljömässiga förutsättningar mot bakgrund av den tidigare produktionen, deponierna etc, dels utarbetande av struktur och principer för gestaltning för den nya användningen.

I ett flertal utredningar om miljön har markens nuvarande status undersökts med avseende på föroreningar, gasförekomst, läckage till grundvatten etc. De har i ett första skede lett fram till bedömningen att de insatser som är nödvändiga för att skapa en fullvärdig miljö för bl a boende och rekreation visserligen är omfattande men ändå möjliga att rymma inom ramen för en rimlig exploateringsökonomi.

Det ansvar för sanering som enligt gällande regler skulle vilat på de tidigare verksamhetsutövarna har kartlagts inom ramen för den utredning som letts av länsstyrelsen. Det har lett till åtgärder som inneburit att den tidigare deponiverksamheten har kunnat förklaras avslutad.

Det fortsatta utredningsarbetet har fördjupat studierna av miljön och kraven på saneringsåtgärder etc. Detta redovisas utförligt i *Konsekvensbeskrivningen*. Denna omfattar också ett noll-alternativ, d v s inklusive de sane-

ringsåtgärder som är nödvändiga oavsett om bostadsutbyggnad sker eller ej.

För arbetet med struktur och principer för gestaltning anordnades under sommaren – hösten 2001 ett parallellskissförfarande med uppdrag till fyra arkitektföretag att ge en belysning av områdets förutsättningar och av lämplig disposition och principer för utformning av bebyggelsen. Förutsättningarna för uppdraget samlades i ett underlag (2001-06-07). Arbetet genomfördes som en diskussion mellan styrgruppen/arbetsgruppen och arkitektföretagen kring dessas förslag, efterhand konkretiserade. Efter en slutredovisning i december vidtog ett bedömningsarbete, som resulterade i ett beslut av kommunstyrelsen 2002-02-05 att anta Brunberg & Forshed Arkitektkontors förslag såsom underlag för det fortsatta arbetet. Förslaget, där i bearbetning under våren 2002 de grundläggande egenkaperna bekräftats och förstärkts, redovisas i *Illustrationsplanen* och beskrivs närmare i senare avsnitt.

Som framgått har arbetet fortsatt efter antagandet 2003 av planprogrammet för södra delen av området. De första detaljplanerna kunde antas våren 2004 och vann laga kraft i september samma år samtidigt som den tidigare gällande planen upphävdes. Då startade också utbyggnaden kring Tullhustorget i områdets sydvästra del. Ytterligare två detaljplaneetapper har påbörjats, varav detaljplanen för Åkvarteren vunnit laga kraft 2006.

Detaljplaner för den nya båtuppläggnings förbereds nu med syfte att kunna tas i bruk för sitt ändamål senast 2009.

En väsentlig del av projektet är att utveckla knytningen mellan Lomma Hamn och tätortens centrum. Den möjligen viktigaste symbolen för detta – också inom ramen för planprogramområdet – är starten på projektet för det nya biblioteket på Hamntorget. Det förutsätter och samordnas med en omfattande ombyggnad av stadsrummet mellan Kommunhuset och ån med anläggning av torget, anläggning av de nya trafikytorna, inklusive den nya bron, och anläggning av stora delar av det nya ledningsnätet.

En likaså symboliskt viktig händelse under projektets utveckling är att det ansetts som så

förebildligt att det belönats med Sveriges Arkitekters Planpris 2004.

#### 4. PLANFÖRHÅLLANDEN

##### 4.1 Översiktsplaner

Utgångspunkten för planarbetet är den tidigare återgivna satsen i kommunens *övergripande mål och riktlinjer för 1999-2002*: "kommunen skall verka för att ett nytt bostadsområde med ett väsentligt inslag av icke störande verksamheter etableras i Lomma Hamn, norr om åmynningen".

Där anges också ett antal andra mål och riktlinjer med mer eller mindre direkt syftning på en förnyelse av miljön i Lomma Hamn och Habo. Här ställs bl a kvalitetskrav på nybebyggelse för bostäder, syftande till mångfald och rikedom i boendemiljön, på servicen i bostadsbebyggelsen och på säkerhet, trygghet och tillgänglighet. Vidare anges den miljömässiga saneringen av Habo-området som ett viktigt mål ur flera aspekter samt vikten av utvecklingen av rekreativmiljöerna, strandpromenaden etc – också som ett led i att skapa attraktiva miljöer för boende i regionen och andra besökare.

I den *kommuntäckande Översiktsplan 2000*, antagen 2001-05-03, anges Lomma Hamn som ett område där målet ställs att uppföra bostäder med inslag av verksamheter och att utredningar pågår om framtida markanvändning.

Vidare beskriver översiktsplanen en utbyggnad i Lomma Hamn och Brohus under perioden efter 2005 för bostäder och ett väsentligt inslag av verksamheter som fungerar bra tillsammans med boende. Här anges också bedömningen att området på sikt kan rymma 1000 bostäder.

*Fördjupad översiktsplan för Lomma tätort*, antagen 2003-01-30, fördjupar och konkretiserar redovisningen av Lomma Hamn, Brohus och Habo liksom centrumområdet.

Den fördjupade översiktsplanens mål och riktlinjer för området har tidigare redovisats i avsnittet "Sammanfattande förutsättningar och rekommendationer".

I den fördjupade översiktsplanen anges också en huvuddisposition för området, överens-



stämmande med den som utgjort underlag för arbetet med parallellskissen. Den innebär sammanfattningsvis

- att all mark söder om Eternitgatan/nuv Sjögatan/ reserveras för bebyggelse,
- att bebyggelse medges också i Brohus men med särskild respekt för den befintliga bebyggelsen,
- att så stor del av Västra Habo som möjligt, som med rimliga miljöinsatser kan iordningsställas för boende utnyttjas för detta och övriga delar för rekreations- och fritidsändamål,
- att Strandfuret bevaras och utvecklas,
- att de områden söder om Fyrkantsdammen, som på gasbildning i deponierna inte kan utnyttjas för bebyggelse utnyttjas för annat, t ex grönområde, badparkering etc
- att platsen för den nuvarande campingen utnyttjas för verksamhet med anknytning till rekreation och besöksnäring och utvecklas för dessa ändamål,
- att strandstråket utvecklas och, i likhet med hela grönstrukturen i området, utnyttjas för att skapa kontakt mellan bebyggelsen och de omgivande gröna ytorna och det omgivande landskapet,
- att Östra Habo utnyttjas för en ny idrottsanläggning,
- att södra delen av Habo-området mellan Höje å och Södra Västkustvägen tas i anspråk som ny båtuppläggningsplats med tillgänglighet via ån,
- att utrymme för ett kollektivtrafikstråk för trafik mellan Lomma och Bjärred reserveras genom området – från ungefär det nuvarande broläget till en anslutning i norr till Södra Västkustvägen,
- att utrymme i området reserveras för förskola, ev också, beroende på skolans planer för framtida utbyggnad, för en skolenhet.

Den fördjupade översiktsplanen anger också kvalitetsanspråken på den framtida bebyggelsen och den offentliga miljön. Småskalighet och Lomma-karaktär anges som utgångspunkter för såväl gestalt som förutsättning för gott lokalklimat, ett väl utvecklat nät av gator, torg och platser för en upplevelserik miljö och ett utvecklat socialt liv, där den redan idag aktiva Kajgatan kan vara en sinnebild. Ett utvecklat hamnliv, baserat på yrkesfisket och fritidsbåtlivet, anges som ett viktigt bidrag till Lommas attraktivitet som besöksort och som

ett underlag för ortens service. Strandens betydelse för orten och regionen pekar på vikten av att vårda denna som en av Lommas avgörande tillgångar.

I utblickarna över de berörda delarna av centrumområdet anges betydelsen av både praktiskt och rumsligt samspel mellan de två sidorna av ån liksom att planeringen samordnas.

Dessa utgångspunkter har fått stöd i de genomförda samråds- och utställningsomgångarna och bekräftas i och med antagandet.

Här konkretiseras dessutom utgångspunkterna för struktur och principer för utformning genom att det förslag av Brunberg & Forshed Arkitektkontor, som antagits som underlag för arbetet, ingår i planmaterialet.

Som ett av underlagen för den fördjupade översiktsplanen och för projektet Lomma Hamn har en *Ortsanalys* utarbetats. Den beskriver tätortens karaktäristiska egenskaper såsom utgångspunkt för formandet av den framtida miljön i tätorten och i hamnområdet.

Kommentar: Ställningstagandena i den fördjupade översiktsplanen för Lomma tätort har fortfarande bärighet även om förutsättningarna på någon punkt förändrats sedan antagandet. Bl a har fortsatta miljöundersökningar nyanserat bilden av de inskränkningar i nyttjandemöjligheterna av tidigare deponier som tidigare ansågs nödvändiga. T ex gasbildningen i deponierna bedöms nu av mindre omfattning än tidigare antogs, vilket innebär bättre möjligheter att ta i anspråk såväl området söder om Fyrkantsdammen som östra Habo. Ambitionen att utveckla Strandfuret står kvar men med en annan avgränsning, anpassad till nya exploateringsförutsättningar.

Kommunen har fortsatt utredningen om möjligheterna att anlägga ett strandstråk längs med kommunens kuststräcka från Lödde å i norr till gränsen mot Burlöv i söder. Den första studien, *En studie av ett strandstråk i Lomma kommun juli 2001*, där sträckan förbi Lomma strand redovisas översiktligt, har varit föremål för samråd 2003. Arbetet fortsätter med sikte på ett successivt genomförande efterhand som uppgörelse med berörda markägare nås.

Arbetet innefattar numer också ett gestaltungsprogram från 2004.

#### 4.2 Detaljplaner

Tidigare detaljplan för verksamhetsområde på området söder om nuvarande Sjögatan (fastställd 1978-06-12) har upphävts 2004-03-13, samtidigt som två nya detaljplaner antagits. Efter överklagande vann dessa laga kraft 2004-09-02. Dessa två detaljplaner avser utbyggnad enligt programmet. Den ena omfattar västra delen av området, d v s de två västligaste kvartersraderna. Den andra avser det framtida huvudgatunätet i området såsom bl a mark för nytt ledningsnät.

Detaljplan för del av Lomma 33:11 mm, Fiskboden, laga kraft 2000-10-25, gäller fortfarande men har till en mindre del ersatts av den ovannämnda detaljplanen för huvudgatusystemet.

Övriga delar saknar detaljplan.

För Åkvarteren har detaljplan antagits och vunnit laga kraft 2006-01-13.

Planarbete har påbörjats för andra etappen av västra delen, "Kanalkvarteren", med sikte på samråd under våren 2006 och antagande till årsskiftet 2006-07

Planarbete har också påbörjats för Lomma Centrum och Hamntorget med det nya biblioteket med planerat antagande hösten 2006.

#### 4.3 Övriga kommunala beslut

Fritidsnämnden har i beslut 2002-04-02 klargjort sin vision av den framtida användningen av Habo-området från fritids- och rekreationssynpunkt. Den står i huvudsaklig överensstämmelse med de ovan angivna huvuddragen i den fördjupade översiktsplanen.

Den konkretisering vad gäller tänkt tid för genomförande som den dåvarande Fritidsnämndens beslut innehöll svarar emellertid inte helt mot möjligheterna att göra marken tillgänglig. Beslutet – "Habovisionen" – har uppdaterats genom nytt beslut 2005-02-14 med till stora delar motsvarande ambitioner till utveckling av Habo-området för fritids- och rekreatiönsändamål.

#### 4.4 Övriga formella restriktioner

Strandskydd råder för en stor del av området, d v s 300 m från stranden och 100 m från ån på mark som inte är detaljplanelagd. Strandskyddets omfattning redovisas utförligare i Konsekvensbeskrivningens komplement.

Tidigare plan- och utbyggnadsetapper har kunnat fullföljas utan att gällande strandskydd behövt justeras. Den revidering som nu föreslås förutsätter dock att strandskyddet hävs inom mindre delar av det idag skyddade området, bl a i anslutning till Strandfuret.

Kommunen har under tiden efter samrådet kring planprogrammet utarbetat ett kulturmiljöprogram, som varit föremål för såväl samråd som utställning och har antagits av kommunfullmäktige 2005-11-24.

Kulturmiljöprogrammet bekräftar de objekt inom programområdet som redan i planprogrammet – med stöd av de då påbörjade inventeringarna - angivits såsom bevarandevärda d v s Utlastningsladan, Tullvaktstugan, Brohusbebyggelsen samt kontorsbyggnaden (se vidare avsnitt 5.6). Kulturmiljöprogrammet lägger fast riktlinjer för behandlingen av de aktuella objekten och ger rekommendationer för varsam hantering.

Det krav på tillståndsprövning enl Miljöbalken som gäller muddring etc av ån utöver tidigare farbarhet kan komma att gälla även kajbyggnader, brobyggnad etc.

## 5. NULÄGESBESKRIVNING, OMRÅDEFÖRUTSÄTTNINGAR

### 5.1 Markanvändning, bebyggelse och landskap

Området är idag i hög grad präglad av pågående förändringar. Nybyggnad pågår i den västra delen. Verksamhet pågår i merparten av de äldre lokaler som finns kvar i området men i huvudsak på sådana villkor att en avveckling kan komma i fas med utbyggnaden. All tidigare bebyggelse i de två västligaste kvartersraderna utom kontorsbyggnaden är riven. Även det tidigare iögonenfallande landmärket cementsilon är riven. Tullvaktstugan har monterats ned och kommer att återuppföras under våren 2006 på den förhöjda nya marknivån.

En viss utveckling av verksamheterna i området skedde även åren innan utbyggnaden startade och då i överensstämmelse med de mål som planen är uttryck för. Fiskhandeln på kajen har byggt ut såväl försäljnings- som tillagningslokaler, vilket svarar väl mot ambitionen om en aktiv kaj med även vardagsverksamheter. Den gamla Tullvaktstugan vid hamnpiren har bevarats, vilket också svarar väl mot ambitionerna för framtiden med en tydlig anknytning till ortens traditioner och karaktär. Ungdoms- och fritidsverksamheter har provisoriskt etablerats i delar av de tidigare industrihallarna mot kajen. Det är angeläget att en del verksamheter av detta slag kan fortleva även i den framtida miljön.

En stor del av den idag obebyggda ytan nära ån och bron används för båtuppläggnings. En förutsättning för områdets utveckling är att denna får en ny placering, vilket förutsätts ske inom ramen för projektet i södra delen av Östra Habo. Ny detaljplan för detta förbereds f n.

Uppgörelse om båtuppläggnings på den nya platsen har träffats mellan Lommabuktens segelsällskap och kommunen. Denna innebär enighet om ambitionen att senast hösten år 2009 ha anlagt den nya platsen med tillhörande tekniska anordningar samt enighet om formerna för övergångslösningar mellan den nuvarande uppläggnings och den nya. Enigheten gäller också ambitionen om tillgänglighet via ån om detta är tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt rimligt. Uppgörelsen kommer att förankras i kommunens avtal med CA-

fastigheter och förutsätter bekräftelse i den fortsatta planprocessen.

Verksamheterna närmast bron har nu avvecklats och bebyggelsen rivits inför utbyggnaden av Åkvarteren.

Bebyggelsen i Brohus används till övergående del som bostäder.

Marken på Västra och Östra Habo utanför de bebyggda områdena har fått karaktär av lämnat industrilandskap där växtligheten, bortsett från Strandfuret och den glesnande oxellållén utefter Södra Västkustvägen, har etablerat sig själv. Området är utan inslag av större växtlighet till stor del öppet för vindarna och delvis sankt och därmed inte särskilt inbjudande att vistas på.

På stora delar är idag även denna vegetation osynlig i och med att den täckts med nya massor – till en del som täckning av de tidigare deponierna, till en del av tryckbankar.

Undantaget från öppenheten med prägel av låg vegetation är campingplatsen. Trots en användning som helårsboende i strid med rekreationsintressena har den en karaktär av vittrande sommarmiljö, tidigare inbjudande men nu under avveckling.

Fyrkantdammen används bara i begränsad omfattning. Den har inte samma värde som fågelmiljö som Trekantdammen strax norr därom.

Kommunen är positiv till att Fyrkantdammen integreras i en planerad verksamhet för strandhotell/konferensanläggning med en framtida vision om en koppling mellan dammen och Öresund. En verksamhet i Fyrkantdammen skall ta hänsyn till naturmiljökrav och miljökrav som gäller för djur, natur och människor.

Strandområdet har i hela sin sträckning mellan Fyrkantdammen och bukten norr om hamnpiren bibehållit och genom en intensivare städning de senaste åren förstärkt sin popularitet. Den utgör en av områdets och ortens viktigaste tillgångar.

En utförligare redovisning av landskapets beståndsdelar och förutsättningar lämnas i *Konsekvensbeskrivningen*.

### 5.2 Geologi, miljö

Marken består till stor del av sand och utfyllnad men bilden av marbeskaffenheten har komplicerats under industriepoken genom återfyllnad av olika slag i de tidigare lertakterna. Här skiljer sig området söder om Sjögatan från det norr om denna.

Förutom vissa saneringsinsatser och påfyllnad för att höja marknivån erbjuder marken söder om gatan inga särskilda svårigheter för grundläggningen. Eternitrester i marken, ofarliga i denna egenskap, gör att schakter i möjligaste mån bör undvikas.

Norr om Sjögatan är bilden betydligt mer skiftande och komplicerad med deponier med olika innehåll och med skiftande bärighet och påverkan. Utom ett generellt krav på påfyllnad råder olika förutsättningar inom området, där t ex partiet söder om Fyrkantsdammen, omedelbart väster om Södra Västkustvägen, inte kan användas för fasta anläggningar. Där emot bedöms de sydligare delarna av Västra Habo som möjliga att utnyttja för bostadsändamål efter markinsatser.

Partierna öster om Södra Västkustvägen kräver fortsatta utredningar för att klargöra villkoren för utnyttjande från denna synpunkt. Bedömningarna pekar på att fasta anordningar kräver speciella tekniska arrangemang.

Förhållandena vad gäller markbeskaffenhet, krav på saneringsinsatser, krav på åtgärder för grundläggning och infrastruktur etc redovisas utförligt i *Konsekvensbeskrivningen*. Den baseras på bl a *Fördjupad miljöundersökning inom Lomma Hamn och Haboområdet*, J&W 2001-03-06 samt *Bedömning av behov av åtgärder för Habo deponiområde i Lomma*, Sweco VIAK 2004-03-31 och *Lomma Habo deponiområde, Kartering av vattensamlingar och täckskikt*, Sweco VIAK 2005-05-23. Länsstyrelsen har tillsynsansvar såväl vad gäller tidigare verksamhet som för den utredning som syftar till att klargöra ansvaret för saneringsåtgärderna etc. Denna beskrivs närmare i *Konsekvensbeskrivningen*.

Villkoren för att ta marken i anspråk för nya ändamål innebär, utöver kraven på kartläggning av miljöförutsättningar och nödvändiga saneringsåtgärder, planbestämmelser om färdigbehandling av marken inom varje delområde före ianspråktagande.

### 5.3 Markägareförhållanden

Marken ägs i huvudsak av de fyra parter som medverkar i planarbetet. I grova drag ägs den västra delen av Industrihamnen av JM AB. Den östra delen av Industrihamnen ägs av Skanska AB och en del av den mellanliggande obebyggda delen (idag använd för båtuppläggnings) av Lomma kommun. Denna del överförs enligt avtal till JM bortsett från den del som enligt detaljplan skall utgöras av allmän plats.

Hela området norr om Sjögatan, innefattande Brohus och de båda delarna av Habo, inklusive stranden och Strandfuret, ägs av CA-Fastigheter AB. I östra delen av Östra Habo ägs ett mindre parti (Lilla Habo 3:9) av Lomma ridklubb, vilkens verksamhet kan påverka utnyttjandemöjligheterna av angränsande område.

Planläggning och exploatering förutsätts ske samordnat och med en reglering av markbyten efterhand som detaljplaner och exploateringsavtal fastläggs. Planstrukturen har emellertid sådana former att den medger en stor del av exploateringen av var intressent inom respektive delområde utan gränsjusteringar.

### 5.4 Befolkning

Utöver Brohusområdet rymmer området idag bostäder i första kvarteren i västra delen, färdigställda 2005. Fortsatt inflyttning kommer att ske med ungefär ett kvarter per var femte månad.

### 5.5 Verksamheter, sysselsatta

Verksamheterna i området har beskrivits som till stor del fungerande på villkor att de kan avvecklas efterhand som exploateringen genomförs.

En framträdande verksamhet en stor del av året på mittdelen av området söder om Sjögatan utgörs av båtuppläggnings. Denna förutsätts, som nämnts, flyttas till Östra Habo.

Verksamheterna vid kajen, t ex fiskaffären, yrkesfisket, Oskars varv etc, fritidsbåtlivet i övrigt, förutsätts däremot fortsätta inom ramen för den nya miljön.

Verksamheterna inom Skanskas område – väglaboratorium, maskinstation för vägarbeten etc – är under avveckling.



Totalt har tidigare ca 200 personer varit syster satta inom området.

### 5.6 Kulturmiljö

Kulturmiljöprogrammet för Lomma kommun har varit föremål för samråd och utställning och antagits av kommunfullmäktige 2005-11-24.

I arbetet med programmet har speciell vikt lagts vid de numera få resterna av den industri kultur som till stor del skapat och präglat Lomma. Hamnen, som en av kärnorna i denna kultur, har därvid särskilt intresse. Inte minst mot bakgrund av att större delen av den historiska industribebyggelsen rivits här har de återstående stort intresse. Fem objekt har här noterats som viktiga att bevara, vilket införts i form av skyddsbestämmelser i hittills upprättade detaljplaner:

- Kockums tegelbruks utlastningslada vid kajen vid bron. Används idag bl a av varvet och andra som förråd. Förutsätts i planarbetet bevarad.
- Tullvaktstugan vid piren. Restaurerad. Förutsätts i planarbetet bevarad.
- Brohusbebyggelsen. Delvis byggd som gård under Barsebäck, senare bostäder för industrin, bl a disponentbostad i "villa Solsken". Inventeringen framhäver bevarandevärdet och anger att ny bebyggelse i dess närhet inte kommer till stånd. Förutsätts dock i planarbetet bevarad och kompletterad med låg, gles och väl anpassad nybebyggelse med den gamla bebyggelsen som platsens förutsättning. Frågan om ev kompletterande bebyggelse får utredas vidare och prövas under planarbetet.
- Kontorsbyggnaden, uppförd 1937 – välbevarad som helhet och med intressanta detaljer. Förutsätts i planarbetet bevarad.
- Kalandern vid kontorsbyggnaden.

Minnesstenarna över översvämningen av år 1902, varav en nära järnvägsbron, har i översiktsplanen markerats såsom skyddsvärda.

Arkeologisk utredning kan komma att krävas före åtgärder på orörd mark norr om Sjögatan, d v s i Strandfuret och vid Brohus mm

Kommentar: Korrektare benämning av "Kalandern" är "Kollergången" – maskin som använts vid eternitframställningen.

### 5.7 Nuvarande trafik

Den nuvarande trafiksituationen skiljer sig radikalt från den framtida och därför knappast relevant att redovisa. En stor andel tung trafik har sina mål bland de pågående verksamheterna och kommer således inte att ha någon motsvarighet i framtiden.

Ett speciellt inslag som har tillfälligt stor betydelse i dagens trafikbild är den intensiva badtrafik som präglar området vackra somrardagar. Den kommer att finnas även i framtiden men avses beröra bebyggelseområdet mindre genom att kanaliseras till den föreslagna badparkeringen närmast Södra Västkustvägen och de parkeringsreserver på t ex den nya båtuppläggningsplatsen resp den tidigare badparkeringen vid campingplatsen som kan arrangeras.

Området nås idag i första hand från norr och avfarten från Södra Västkustvägen genom Brohus. Den sekundära tillfarten via bron är begränsad i såväl bredd som belastning.

Trafikfrågorna under utbyggnadstiden är av intresse, där den nuvarande situationen under en övergångstid kommer att råda vid sidan om den nya. Avgörande är därför dels den nya bron i söder, dels en ny tillfart i norr och att den nuvarande tillfarten från norr kan användas under en del av utbyggnadstiden.

Denna är anlagd och fungerar i dagsläget som byggväg vid sidan om Brohusvägens allmänna trafik.

Den norra tillfarten har öppnats som allmän gata år 2005 och den nya bron i söder antas kunna tas i anspråk år 2008.

### 5.8 Ledningsnät, teknisk försörjning

Det nuvarande ledningsnätet betraktas i de studier som genomförts (återges i *Konsekvensbeskrivningen*) som föråldrat och inte användbart för försörjning av den framtida bebyggelsen. Det är emellertid även här viktigt att det kan fungera under utbyggnadstiden parallellt med ett nytt nät. Förnyelsebehovet av ledningsnätet avser främst VA-nätet medan fjärrvärmenätet bedöms tekniskt funktionsdugligt men fel beläget i förhållande till det framtida gatunätet och planeras därför också till stor del ersättas.

## 6. PROGRAMUNDERLAG

Underlaget för programsamrådet utgörs främst av *Illustrationsplan 2002-05-31, rev 2002-11-26, 2005-09-20 och 2006-04-19*, baserad på det förordade förslag i parallellskissarbetet, som Brunnsberg & Forshed Arkitektkontor utfört. Den följer nära det förordade förslaget och har bekräftat antaganden och idéer i detta. Planutredningen har bedrivits på uppdrag av och i nära samarbete med beställarorganisationen. Den har inarbetat de synpunkter som lämnats underhand och är såtillvida det samlade uttrycket för exploateringsorganisationens uppfattning om den framtida stadsdelens struktur och disposition och om principerna för gestaltning av den.

Revideringen 2005 omfattar en översyn av områdena norr om Sjögatan med syfte att något öka utnyttjandet mot bakgrund bl a av att större del av marken är tekniskt möjlig att ta i anspråk.

Förändringarna i plandisposition i den reviderade illustrationsplanen gäller framförallt bostadsbebyggelsen kring den runda parken, där ytterligare en rad av "strandvillor" kommit till i Strandfurets östra kant. En viss förtätning och justering av huslägen har också gjorts i området kring runda parken och en ytterligare husrad kommit till norr om detta område. I södra delen av Brohusområdet har en rad-huslänga ersatts av en rad friliggande hus. Den nya dispositionen innebär ett tillskott om ca 40 bostäder till de tidigare redovisade 400.

Revideringen innebär också reservering av mark för förskola med fyra avdelningar i norra delen av Brohus och tar upp en redan tidigare aktualiserad förändring av bibliotekets form och läge på Hamntorget.

Det kompletterande samrådet dec 2005-febr 2006 har givit anledning till följande ytterligare revideringar, införda i planprogrammet 2006-04-19 och tillhörande handlingar:

- Illustrationsplanen har reviderats i syfte att minska intrånget i strandskyddat område, värna naturvärdena, öka tillgängligheten och möjligheterna för rekreation och friluftsliv samt åstadkomma en bättre balansering för natur och djurliv genom att två strandvillor och föreslaget strandhotell flyttas längre från stranden, ytterligare en entré öppnas upp i Strandfurets nordöstra

hörn samt nyplantering av en "sandskog" sker inom landskapskilen söder och sydväst om den föreslagna badparkeringen.

- Gatumiljön intill Runda Parken har reviderats
- Krav ställs på erforderliga utredningar inom ramen för kommande detaljplanarbete för att klarlägga vilka miljöåtgärder som krävs för att säkerställa att gällande miljö- och hälsokrav uppfylls liksom krav på säkerhet, trygghet och tillgänglighet.

### 6.1 Utgångspunkter

Förslagets utgångspunkt är småstaden med de egenskaper som säkrar en bra miljö för boende, verksamheter och besökare. Den har dessutom setts som ett naturligt svar på önskemålet om en identitet i "Lomma-anda". Småstadens lilla skala i höjd- och längsled med ett förgrenat gatunät och med en uppsättning skyddade offentliga platser kan också ses som ett sätt att gestalta de anmärkningsvärda förutsättningarna i närheten till ån och Öresund – nära till utblickar men med tillgångar till vindskyddade stadsrum.

Ett antal egenskaper hos den traditionella småstaden är viktigare än andra och skapar, som verktygslåda för gestaltningen, förutsättningarna för en genomgående hållning till stadsrummets utformning, som genom detta tillåter stor individuell frihet för varje byggnad.

- den måttliga höjdskalen, nära människans mått och lättolkad för betraktaren – 2-3 våningar i Lomma Hamn med enstaka högre små volymer; inga dramatiska språng mellan olika höjder utan små variationer
- den måttliga längdskalen, där varje hus är urskiljbart och aldrig har större längd än vad som kan försörjas av ett trapphus, d v s som högst 20-25 m, ofta mindre
- ingen upprepning av husutformning utan varierad form inom ramen för tydliga gemensamma teman; dock: oftast variation med disciplin – helheten överväger. Variation också på kvartersnivå så att varje kvarter är unikt med sin respektive blandning av flerbostadshus och enbostadshus
- enkla, huvudsakligen släta fasader utan mer markanta utspringande partier; fönster som "hål i mur"
- distinkta gaturum, där husens fasad står i kvartersgränsen och all mark utanför tillhör det offentliga gaturummet; det förut-

sätter också distinkta entréer från gatan till såväl husen som mellan husen till det inre av kvarteren med murar, plank eller häckar som sluter rummet och markerar entréerna

- tydligt, öppet och förgrenat gatunät med framkomlighet för alla, inklusive biltrafik på oskyddade trafikanters villkor, och med möjlighet att välja olika vägar
- nät av offentliga platser, tillgängliga, öppna men gärna vindskyddade och inbjudande som mötesplatser och aktiva eller lugna platser för vistelse
- verksamheter i bostadshusens bottenvåningar som ger liv även dagtid, inte nödvändigtvis med omfattande kommersiell aktivitet

Dessa grundläggande egenskaper hos den traditionella småstaden är möjliga att översätta även till en nyproducerad miljö och ger en säker grund för att gestaltungsinsatser av olika parter kan samordnas till en helhet.

Den traditionella småstaden, framvuxen ur historien, utgör till stor del förebild för den under det sena 1800- och tidiga 1900-talet gestaltade trädgårdsstaden. Stadsmässigheten i form av den tydliga skillnaden mellan kvarterens offentliga utsida och deras privata insidor har de gemensamt men det ligger i sakens natur att trädgårdsstaden som stadstyp mer bygger på grönskan och förhållandet mellan denna och bebyggelsen som ett tydligt särdrag. Gröna öppna förgårdar – men avgränsade med häckar mot gatan – är t ex ett ofta förekommande drag hos trädgårdsstaden med dess många gånger glesare bebyggelse.

Båda stadstyperna avses vara utgångspunkt för arbetet med gestaltningen av Lomma Hamn – den traditionella småstaden i tätare form i väster och glesare och lummigare i öster söder om Sjögatan och trädgårdsstaden norr därom. De beskrivs utförligare i *Kvalitetsprogram för stadsmiljön i Lomma Hamn*. Där beskrivs även andra egenskapskrav på gestaltningen av byggnader och offentliga miljöer i området.

## 6.2 Markanvändning – bostäder och verksamheter

Området (Lomma Hamn samt två kvarter i södra delen av Fladängen) avses enligt *Illustrationsplanen* rymma ca 1450 bostäder samt

9 000 m<sup>2</sup> BTA lokaler, alt verksamheter inom en ytterligare del av utrymmet för bostäder. Verksamheterna inom området är en vital del av stadsdelen både som inslag i gaturummet och som del i ortens näringsliv. Nära till hands är sådana verksamheter som samspelar med t ex det aktiva kajstråket – restauranger, butiker med anknytning till t ex båtlivet etc – och underförstått finns det anledning att förvänta en högre täthet av verksamheter vid vissa gator, t ex Kajgatan, de nya torgplatserna mot vattnet, huvudgatan genom området etc. Även andra lokaliseringar som kan berika mer bostadspräglade delar av området är också av intresse. Avsikten är att planen med stor öppenhet ska medge verksamheter allmänt i området på villkor att de inte stör boendet, även med hänsyn till transporter etc. Särskilt profilprogram för framtida verksamhetsetableringar utarbetas f n.

Förekomsten av verksamheter kan komma att regleras som krav på förhöjda bottenvåningar med tillgång direkt från gata i vissa lägen respektive som lokaler med koppling till angränsande bostäder i andra lägen. I lägen nära kajen kan också komma att medges lokaler även i övriga våningar om intresse visas för detta.

En verksamhet som på andra sätt svarar väl mot den nya miljöns egenskaper kan ställa speciella krav på utformning och användning av den nya bebyggelsen. Det rökeri som med stöd av detaljplan kommer att etableras vid Fiskboden på Kajgatan ställer krav på att den intilliggande bostadsbebyggelsen utformas så att riskerna minimeras om inte ny teknik utan störningar för omgivningen kan utnyttjas.

Antalet bostäder är bedömt som mått på areainnehållet (BTA) i området, d v s totalt ca 176 700 m<sup>2</sup> inklusive kvarteren öster om bron och inklusive 9 000 m<sup>2</sup> lokaler. Även en del av arean för bostäder skall således kunna upptas av verksamheter.

Bostäderna/bruttoarean fördelar sig i *Illustrationsplanen* på så sätt att området söder om Sjögatan rymmer motsvarande ca 1000 bostäder och Västra Habo ca 450.

Söder om Sjögatan är bostadsbebyggelsen tät med en blandning i varje kvarter av olika former. Lägenheter i små flerbostadshus i tre våningar grupperas tillsammans med radhus i

två våningar med egen tomt, framförallt i västra delen. I den östra är bebyggelsen glesare med främst radhus och några kopplade hus, också med egen tomt.

Norr om Sjögatan har bebyggelsen en tydligare karaktär av trädgårdsstad, också ofta sammanbyggda hus i två våningar men med större andel kopplade/fritt liggande hus med t ex förgård.

Lägenhetsstorlekar kommer preliminärt inte att regleras i planen men det är viktigt att området innehåller en blandning även i detta avseende med alla lägenhetsstorlekar representerade.

Bostäder i stadsdelen skall utformas så att de möjliggör långt kvarboende för äldre boende, d v s inte kräva särskild anpassning för att möta tillkommande behov vid rörelsehinder. Vad avser särskilt boende – se avsnittet om service.

### 6.3 Fritid och rekreation

Huvudanvändningen av de områden som inte berörs av bebyggelse följer huvuddispositionen i den fördjupade översiktsplanen och får stor betydelse för utvecklingen av fritids- och rekreationstillgångarna i orten, de flesta inslagens dessutom med regional betydelse.

- området närmast väster om Södra Västkustvägen och söder om Fyrkantsdammen, som inte kan utnyttjas för fasta anläggningar, reserveras för badparkering
- Fyrkantsdammen utvecklas som resurs för fritidsfiske
- den nuvarande campingverksamheten flyttas till annan plats; framtida användning för övernattnig i annan form, konferensverksamhet, annan fritidsverksamhet etc utreds vidare
- Strandfuret bevaras och utvecklas som del av den strandnära rekreativmiljön
- stranden erbjuder utöver bad utrymmen för verksamheter som är knutna till fritidslivet – vindsurfing etc – samt attraktionspunkter av olika slag, t ex restaurang
- södra delen av Östra Habo reserveras för båtuppläggning, vilket kräver särskilda åtgärder för tillgängligheten för även större båtar från fritidsbåtshamnen vid åmynningen om detta är tekniskt, ekonomiskt och miljömässigt rimligt (kajanläggning för upptagning, byggnader för förråd etc, ev

muddring, säkring av tillräcklig fri höjd under broar, fr a avseende den nya bron)

- norra delen av Östra Habo reserveras såsom nytt idrottsområde för Lomma; tillgängligheten för gång- och cykeltrafik från tätorten säkras genom ny bro över ån vid Pråmlyckan.

För samtliga användningsområden har fritidsnämnden formulerat sin vision för användning och utbyggnad i det tidigare nämnda beslutet (2002-04-02, aktualiserat 2005-02-14).

Kommentar: Habovisionen utgör en vision för fritidssektorn som inte är helt sammanvägd med andra kommunala viljeförklaringar. Det innebär att vissa avsteg kan komma att ske vid ett genomförande. Som exempel kan nämnas användningen av Fyrkantsdammen som kan behöva ta hänsyn till även andra intressen och alltså inte säkert kommer att användas i första hand för fritidsfiske. Vidare bör sättet att bevara Strandfuret utredas vidare vad gäller graden av gallring och förädling, liksom i anspråktagande av en del av brynen för bebyggelse. Detta har belysts i en särskild studie i konsekvensbeskrivningen.

Vad gäller rekreativintressena bör också strandstråksprojektet poängteras.

### 6.4 Gestaltning

De grundläggande kraven på gestaltningen av stadsrummet säkras genom de nämnda egenskaperna, sprungna ur småstadsförebilden. Dessa och ytterligare krav redovisas utförligare i *Kvalitetsprogram för Lomma Hamn*. Där redovisas också de krav som ställs på utformning av gator och andra offentliga rum. Genomgående princip för denna gestaltning är enkelhet och tydlighet i materialval och utförande och en tydlig syftning på den traditionella gatans utformning. Kvarteren förankras i gatan genom en "friremsa" närmast husen med grusbeklägning och avsedd för t ex utvändiga trappor, de boendes planteringar av t ex rosor etc.

Denna remsa är också det som ska upplevas som helt skyddad gångbana, även om gångtrafik ska kunna samexistera på trygga villkor på de flesta gatorna i hela gatans bredd. Därför markeras skillnaden mellan sidoremsa och körbana med låg kantsten, företrädesvis i form av bred granitkantsten – "borgmästaresten". Det ger gatan en tydlig markering av



traditionellt slag och körbanan en värdig inramning som gör det möjligt med enkel beläggning som asfalt. Den får dock inte vara så hög att den utgör ett hinder och begränsar tillgängligheten för någon form av oskyddad trafik – tillgänglighet-heten för alla skall upprätthållas.

Detta gäller som tema för gestaltning av alla offentliga rum i området men varje typgata resp viktigare individuellt stadsrum beskrivs med plantering, utrustning etc i *Kvalitetsprogrammet*.

Den del av husen som ingår i den offentliga miljön – d v s ytterväggarna med entréer och fönster – beskrivs också i *Kvalitetsprogrammet*. Tanken är att en sammanhållen karaktär på husens utsida skapar förutsättningar för en rik individualitet på deras insidor utan att helhetsmiljön behöver gå förlorad. Upplevelsen från gatusidan skall vara av gedigna stenhus, putsade i ljusa och mustiga kulörer. Där tomterna avgränsas mot gatan med murar (västra delen), plank (östra delen) eller häckar (Brohus och Habo) ska gårdarnas växtlighet kunna växa ut över gatan och spela med i forandet av gaturummet.

En väsentlig del av områdets gestaltning, avgörande för dess identitet kvällstid, är gatubelysningen. Både vad gäller armaturutformning och ljuskaraktär påverkar detta inslag stadsrummets karaktär på ett grundläggande sätt. Ideer om detta återges i *Kvalitetsprogrammet*.

De stora områden inom planområdet som inte berörs av bebyggelse kräver också särskild omsorg i gestaltningen. Det idag vildvuxna men öppna landskapet skall enligt planen få form och stadga i samstämmighet med den nya användning som föreslås. Påfyllnader på marken kommer att ändra nivåförhållandena, vilket ändrar villkoren för utformningen. Det är också viktigt att de till stora delar vidsträckta anläggningarna – idrottsområdet, båtupplaggen, badparkeringen etc – får en utformning som anpassar dem till stadsdelens småskalighet. Rumsskapande markgestaltning och växtlighet som inramning skall samspela med behovet av formade stråk för vida utblickar.

#### 6.5 Kvarter- och gatustruktur

Områdets helhet är uppbyggd av kvarter, gator och platser i småstadens mönster. Även

på denna nivå är planfiguren distinkt genom att inga otydliga mellanformer av stadsrum ger prägel åt stadsrummet. Här finns inga överblivna restytter utan alla ytor gestaltas och används.

Huvudstrukturen präglas av dels en huvudorientering, som rättar sig efter åns och det nuvarande gatunätets huvudriktningar. Det innebär att stadsdelen kan undgå restytter även under utbyggnaden, d v s att det gamla gatunätet lätt kan skarvas ihop med det nya. Det innebär också en huvudstruktur, som svarar väl mot såväl möjliga etapper som olika markinnehav.

Bebyggelsen grupperas kring en given huvudgata i nordsydlig led från den nya bron i söder till en ny anslutning till Södra Västkustvägen. Den ingår vid ån i det nya stora torgrum, som sträcker sig över ån och knyter ihop den nya stadsdelen med ett utvecklat centrumområde.

I öst-västlig led utgör Sjögatan huvudgata såväl rumsligt som funktionellt. Ett antal större parkrum och gator i nord-sydlig led delar in bebyggelsen söder om Sjögatan i lämpliga etapper, där varje "storkvarter" grupperas kring sitt parkrum, varav det östra utgörs av en kanal.

Mellan dessa större gator löper smågator i ett tätt och öppet nät så att varje kvarter omges av mindre gator. Det öppna gatunätet är inte bara en naturlig organisationsform för en småstad utan också en garant för säkerheten i området – inga mörka återvändsgränder.

På vitala ställen i gatunätet – där gator möts på ett sätt som motiverar det – ger mönstret upphov till öppna offentliga platser som är behagliga att mötas och vistas på. Stor omsorg skall ägnas gestaltningen av dessa så att de också befrämjar ett rikt socialt liv i området.

På liknande sätt organiseras den östra delen söder om Sjögatan men med en särskild och intimare anpassning till åns krökta lopp och en högre grad av lummighet.

Områdena norr om Sjögatan, som har mer karaktär av trädgårdsstad, har en annorlunda struktur. Huvudgatan mellan Södra Västkustvägen och bron är ryggrad även i denna del.

Bebyggelsen väster om denna grupperas med öppna mynningar kring den stora centrala öppna plats, som utgör stadsdelens och en stor del av tätortens gemensamma park. Tvärgatorna mot parken utformas som öppna små parkrum som signalerar den offentliga tillgängligheten till den stora cirkulära platsen, lätt försänt i förhållande till bebyggelsen. Utefter vägarna mot vattnet i kanten av Strandfuret och i furets östra kant ges utrymme för rader med strandvillor – mindre flerbostadshus med en sommarhuskaraktär som svarar mot platsen nära stranden. I anslutning till denna bebyggelse och med öppna kopplingar till Strandfuret anläggs en "sandskog" som ytterligare komplettering av natur- och rekreativmiljön.

Det är viktigt att de olika gatorna utformas både med tanke på stadsrummets egenvärde och för att beskriva deras roll i huvudstrukturen. Gatuplanteringar och materialbehandling i övrigt beskrivs i *Kvalitetsprogrammet*. Lika viktig är gestaltningen av de bro- och kajanläggningar som till stor del kommer att präglade stadsdelen. Även här gäller principen om enkel men genomtänkt gestaltning och ett omsorgsfullt utförande i till stor del enkla material.

#### 6.6 Trafik

Det framtida trafiksystemet är uppbyggt i logik med gatustrukturen och gaturummets utformning. Huvudprincipen om tillgänglighet för all trafik i alla gator – i större delen av gatunätet på de oskyddade trafikanternas villkor och med deras företräde – utesluter inte att nyanser i trafikbelastning, roll i systemet och betydelse för orienteringen kommer till uttryck i gatuutformningen. Med den enkla traditionella gatan med sina mitt- och sidozoner som utgångspunkt formas de olika gatutyperna.

I trafiksystemet urskiljer sig framförallt den nordsydliga huvudgatan – Hamnallén - som både huvudtillfart till stadsdelen och som huvudstråk för kollektivtrafiken. Kollektivtrafikstråket utformas som bussväg inom ramen för gatans helhetsmiljö på ett sätt som gör det möjligt att konvertera till lätt spårtrafik i överensstämmelse med ÖP 2000. Kollektivtrafikstråket förbinder Lomma station med Bjärred och går norr om området på egen bana. Utrymme för hållplats reserveras i området.

Den överordnade trafikfunktionen hos huvudgatan avser dess interna funktion för området. Gatan skall inte utgöra den genaste vägen mellan Södra Västkustvägen och centrum även om den utgör en öppen förbindelse i bägge riktningar. Den ska följaktligen vara områdets naturliga kontakt med centrum men inte vara den givna vägen från området till det överordnade vägnät som omger tätorten, t ex motorvägen. Det ställer krav på vägens fortsättning på centrumsidan, d v s i övergången till Vinstorpsvägen. Här föreslås i trafikavsnittet i *Konsekvensbeskrivningen* en oval cirkulationsplats som lämplig utformning för korsningen mellan Vinstorpsvägen och Centrumgatan/Strandvägen och som kan bedömas ha dämpande funktion trots full framkomlighet.

Från den nord-sydliga huvudgatan fördelas trafiken via de övriga större gatorna (Sjögatan, Kajgatan etc) till det lokala nätet men silning är också möjlig direkt till de mindre gatorna.

Gång- och cykeltrafik inom området sker som blandtrafik på i första hand smågatorna. Området har dock god kontakt, via sitt huvudstråk för gång- och cykeltrafiken i Sjögatan, med tätortens överordnade gång- och cykelvägnät, bl a via en föreslagen bro över ån i gatans förlängning. Nya gång- och cykelbroar krävs också för att bekvämt nå det nya idrottsområdet via Pråmlyckan.

Parkering till bostäder och för verksamma sker helt på kvartersmark, i första hand i mindre parkeringsanläggningar i kvarterens inre. Enbostadshus förutsätts ha parkering på fastigheten. Där samlad parkering anordnas som markparkering i kvarteren är det väsentligt dels att dessa är välgestaltade och kan upplevas som "gård" mer än "parkeringsanläggning", dels att de är små till omfånget. I vissa fall anordnas parkering som källargarage.

En del av parkeringen anordnas som tvärparkering vid gata på kvartermark/specialområde för parkering. Även här är en omsorgsfull utformning viktig, t ex genom inramning av häckar.

De större gatorna rymmer besöksparkering som längsparkering.

En utförlig beskrivning av trafiksystemet och konsekvenserna på ortens trafiknät, inklusive trafikbuller, av utbyggnaden i Lomma Hamn lämnas i trafikavsnittet i *Konsekvensbeskrivningen*.

### 6.7 Service

Den nya stadsdelen gränsar direkt till tätortens centrum, som förutsätts utvecklas vad avser utbud och miljö, och har därmed nära kommersiell service. Avsikten är också att stadsdelen i sig själv ska alstra efterfrågan på lokal service och dessutom ge utrymme för ett serviceutbud i attraktiva lägen – t ex vid Kajgatan – med kunder utanför området.

Utrymme reserveras för kommunal service med följande inslag:

- förskola – i fristående enhet med fyra avdelningar i nordöstra delen av Brohus
- särskilt boende, d v s med tillgång till vårdpersonal dygnet om, centralt vid en aktiv och attraktiv miljö, t ex torget.

Öppenhet skall också finnas för etablering av andra servicefunktioner, inte minst vad avser funktioner för fritids- och ungdomsverksamhet.

Mark för en ev ny skola och annan kommunal service har reserverats söder om Fladängen.

### 6.8 Koppling till centrum

Utbyggnaden av Lomma Hamn kommer att vara beroende av ett viktigt samspel med centrum men samtidigt en hävstång för utvecklingen av detta. Närheten till centrums serviceutbud är en fördel för Lomma Hamn, tillskottet av underlag för centrum och dessutom ett bidrag till dess omgestaltning är en fördel för centrum som utbyggnaden av hamnområdet innebär. Den mest påtagliga förändringen av centrumområdet – på samma gång en teknisk och stadsbyggnadsmässig förutsättning för kopplingen mellan stadsdelarna – är utformningen av det nya torg, som spänner över ån och som rymmer den nya bron i Vinstorpsvägens förlängning - Hamntorget och Varvstorget. Torget med en del av centumparkeringen kan bedömas innebära att en ny tyngdpunkt skapas i tätorten, inte minst med det planerade biblioteket som ett nav i centrum mellan det nuvarande handelscentrum och den nya stadsdelen. Bibliotekets

form och placering ute vid ån, reviderat något i förhållande till det ursprungligen angivna läget och konfirmerat av kommunfullmäktige i beslut 2005-08-25, ger både en strålande utsikt mot Höje å och Öresund och bidrar med ett karaktäristiskt landmärke på land och till havs.

### 6.9 Barnens och ungdomarnas Lomma Hamn

En särskild studie av hur barnens behov och villkor i övrigt kan tillgodoses i den nya stadsdelen har utarbetats. Slutsatserna härifrån har inarbetats i de upprättade detaljplanerna.

### 6.10 Infrastruktur, byggnadsteknik

En översikt över nödvändiga infrastrukturåtgärder lämnas i *Konsekvensbeskrivningen*.

Åtgärderna kan sammanfattas i följande punkter:

- marksaneringsarbeten
- hantering av deponier
- nytt ledningsnät
- nya broar
- reparation/nybyggnad av kajer

Marksaneringsarbetena beskrivs närmare i miljöredovisningen i *Konsekvensbeskrivningen*.

Här beskrivs också de åtgärder som är nödvändiga för att eliminera risker med de tidigare deponierna och kunna förklara dessa avslutade.

Påfyllnaderna på marken fyller funktionen både att undanröja behovet av schakter i deponier och förorenad mark, att isolera deponier och att höja marken för att få tillräcklig nivå i förhållande till även en höjd havsytta. +2,5 har angivits som lägsta nivå för bebyggelse, vilket skapar marginal om 1,25 m till högsta vattenstånd (och en viss marginal till högsta någonsin uppmätta högvattenstånd - +2,06 vid ett tillfälle).

Påfyllnaderna är ett bidrag också gestaltningsmässigt genom att skapa nivåskillnader i området som bl a kan ge bättre utblickar mm.

Av bl a dessa skäl höjs marken på många ställen till + 3,0.

Ledningsnätet i området är, som nämnts, föråldrat bortsett från fjärrvärmenätet och

behöver bytas ut i samband med utbyggnaden. Förutsättningen för det nya ledningsnätet är att det inte kräver att det gamla ersätts vid ett tillfälle utan att en successiv inkoppling på det nya och bortkoppling av det gamla kan ske. Bl a ambitionen att undvika schakter innebär svårigheter med nivåanpassningen av nätet, vilket förutsätter pumpning av avloppet. Utbyggnad av bl a lednings- och pumpstationskapaciteten nedströms planeras.

Dagvattensystemet kommer, trots att infiltration av olika skäl inte är realistiskt, att baseras på lokalt omhändertagande. Nya lokala stråk och recipienter – kanalen, en ny dagvattendamm söder om villa Solsken – kommer att sätta präglet på stadsmiljön.

Även om fjärrvärmenätet från teknisk synpunkt kunde fungera även i framtiden är dess ledningssträckningar opraktiska i förhållande till den nya kvartersbildningen. Besparingarna för att behålla det nuvarande nätet har också visat sig förhållandevis små. Nätet kommer alltså att läggas om i överensstämmelse med principen för övrig överordnad infrastruktur.

Utbyggnaden förutsätter nybyggnad av ett antal broar. Viktigast är den nya bron för allmän och kollektiv trafik i ett läge nära den nuvarande järnvägsbron, som också får en viktig symbolisk funktion i etableringen av det nya området och som framträdande inslag i det nya stadsrummet. Det bör påverka dess utformning så att den svarar mot denna funktion. Avgörande är den fria höjden under bron som ska möjliggöra passage av även större – avmastade – båtar på väg till uppläggningsplatsen på Östra Habo. 3 m är antaget som segelfri höjd, vilket ändå möjliggör en god inpassning i stadsbilden.

Längre norrut förutsätts en ny gång- och cykelbro i Sjögatans förlängning. Vidare förutsätts en ny gång- och cykelbro för att nå det nya idrottsområdet från Pråmlyckan. Det är också viktigt att broarna får en utformning som svarar mot områdets gestaltungs-ideer i övrigt. Utformningsstudier har gjorts som redovisas i *Kvalitetsprogrammet*.

Stora delar av kajerna kräver reparation. Det gäller främst ett parti vid de yttre delarna av Kajgatan, där reparationer nu genomförts. För att möjliggöra bättre kontakt med vattnet förutsätts att träbryggor anläggs på någon

meters höjd över vattnet, d v s någon meter under kajplanet. Det innebär också ett bidrag till kajernas gestaltning, där en mindre kvalificerad yta krävs genom att träbryggorna delvis döljer kajens front.

Även kajerna uppströms järnvägsbron behöver repareras. De är lägre än Kajgatans kajer och kräver inte lika stora insatser.

Förslaget innefattar en ny kanal vinkelrätt mot ån. Den förutsätts av bl a kostnadsskäl utföras med begränsat djup – som minst 1,2 m - och den norra delen ev såsom grunddamm med konstvattnet. Kajen kompletteras med träbryggor. Det är viktigt att de nya delarna av vattensystemet får en utformning och teknisk utrustning som säkrar god vattenkvalitet, t ex genom att det strömmande vattnet i ån på lämpligt sätt leds in i kanalen. Som nämnts kan flera av dessa arbeten komma att bedömas som tillståndspliktiga enligt Miljöbalken.

I redovisningen av infrastrukturutbyggnaden ingår stora områden i Habo, som i första hand skall utnyttjas för fritids- och rekreationsändamål. Här är den nya båtuppläggningsplatsen ett framträdande inslag.

#### *6.11 Exploateringsekonomi*

En översiktlig redovisning av exploateringsökonomi lämnas i *Konsekvensbeskrivningen*.

## **7. ETAPPUTBYGGNAD**

Stadsdelen kommer att byggas ut successivt under en följd av år. Planerna för en etapputbyggnad bestäms å ena sidan av värdet av en utdragen utbyggnad, där stadsdelen hinner växa fast efterhand, å andra sidan att tillräckligt stora etapper kommer till stånd, som ger rationella enheter. Utbyggnaden präglas också av det angelägna att nuvarande markanvändning ska kunna pågå vid sidan av utbyggnaden så länge som möjligt. Det påverkar i hög grad principerna för t ex ledningsnät. Även andra inslag som försörjer stadsdelen, t ex gator och broar som tunga investeringar, måste komma till stånd vid rätt tidpunkt. De utgör kritiska snitt i utbyggnaden men är samtidigt så stora investeringar att de inte kan komma först i utbyggnaden. Utbyggnadstakten de närmaste åren bedöms variera mellan 150 och 200 bostäder per år med



såväl blandning av bostadstyper som inslag av verksamheter.

I huvudsak innebär etappindelningen att utbyggnaden börjar i sydvästra delen och fortsätter österut. I utbyggnaden kommer Kajgatan att utgöra en viktig ryggrad. Här formas dels stadsdelens ansikte samtidigt som den viktigaste platsen för utåtriktade verksamheter kommer till stånd. Det är därför viktigt att en kontinuitet i utbyggnaden kan vidmakthållas i detta stråk. En utförligare redovisning av utbyggnadsprinciperna lämnas i *Konsekvensbeskrivningen*.

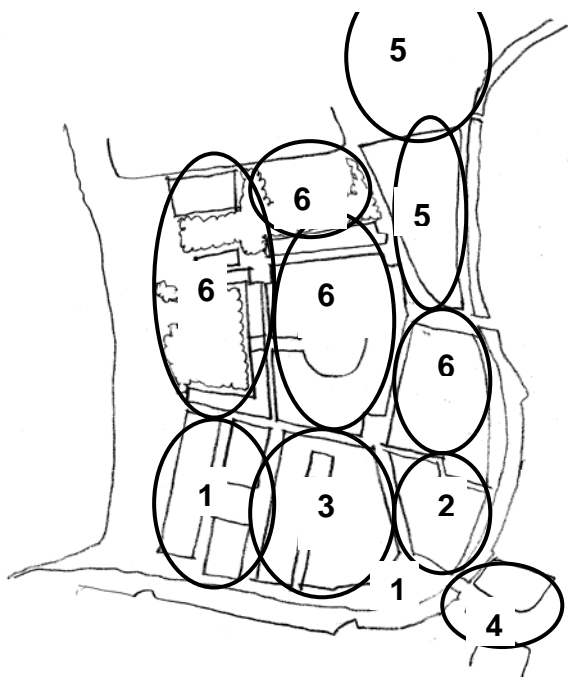
I stort har den hittillsvarande utbyggnadsplaneringen följt denna princip. Utbyggnaden påbörjades i den västligaste delen år 2004 och fortsätter i denna del ytterligare ett antal år. Inom kort påbörjas utbyggnaden av Åkvarteren i östra delen närmast norr om den nya bron. Denna planeras påbörjas år 2006.

## 8. PLANARBETETS BEDRIVANDE

Även planarbetet bör bedrivas etappindelad och följa samma ordning som utbyggnaden – dock med möjligen större omfattning hos varje etapp och ev tidsmässig överlappning mellan planetapperna. Den hittillsvarande och följande etappindelningen för detaljplaneläggning omfattar nedanstående genomförda respektive tänkbara etapper:

- 1. Västra delen samt det berörda strandområdet; huvudgatunät (antagna)
- 2. Åkvarteren (antagen)
- 3. Resterande del söder om Sjögatan (samråd 2006)
- 4. Hamntorget och de två bostadskvarteren norr därom (samråd 2006)
- 5. Östra Haboområdet - båtuppläggning och friluftsliv;  
Östra Habo – idrottsändamål och friluftsliv
- 6. Östra och västra Brohus;  
Strandfuret inkl de 15 strandvillorna samt område för badhotell/konferensverksamhet och friluftsliv/rekreation;  
Västra Haboområdet (kv 38-49 och kv 82);  
Badparkering och sandskog;

I samband med antagandet av de första detaljplanerna upphävdes den då gällande detaljplaner för industriområdet.



Planprogrammet, inkl revideringar, har utarbetats av FOJAB arkitekter i Lund, genom arkitekt SAR/MSA Klas Brunnberg, i nära samarbete med kommunen, projektet Lomma Hamn och övriga konsulter.

Lomma kommun  
Miljö- och byggförvaltningen  
Plan- och byggkontoret

Lomma Hamn

Eva Sjölin  
Stadsbyggnadschef

Kjell-Åke Holmgren  
Projektledare